SENIN

S~RB~TORIREA ZILEI AVIA}IEI ROM@NE

Relatări în pagina 4

MESAJ DIN KANDAHAR
de la "{oimii Carpa]ilor"

După încheierea ediţiei anterioare, dedicată Zilei Aviaţiei Române, am primit la redacţie un mesaj adresat aviatorilor militari de către comandantul Batalionului 812 Infanterie *"Şoimii Carpaţilor"*, *locotenent-colonelul Dorin Blaiu*. Vi-l prezentăm în cele ce urmează.

De Ziua Aviaţiei Române, deşi departe de ţară, militarii Batalionului 812 Infanterie "ŞOIMII CARPAŢILOR", dislocat în Teatrul de Operaţii Afganistan, sunt cu sufletul alături de aviatorii militari.

Totodată, împreună cu toţi iubitorii zborului, aniversăm evenimentul din 17 iunie 1910, când Aurel Vlaicu ("ucenicul lui Dumnezeu", cum l-a numit un scriitor) executa, pe terenul de la Cotroceni, primul zbor cu un avion proiectat şi construit în ţară.

De cei care, mai temerari ca noi, şi-au ales drept profesie de credinţă punctul maxim al cutezanţei umane, apogeul depăşirii de sine a omului, adică ZBORUL, *îi preţuim, îi stimăm şi iubim.*

*De data de 17 iunie 2003, Batalionul 812 Infanterie "*ŞOIMII CARPAŢILOR*", cu sprijinul aviatorilor din Baza 90 Transport Aerian, începe redislocarea, în procesul de totire a forţelor şi mijloacelor, în misiunea "*ENDURING FREEDOM*".*

*Aviatorii au fost alături de militarii unităţii noastre în misiunile din Angola (*UNAVEM III *şi* MONUA*), în procesul de pregătire şi de dislocare a forţelor în Afganistan, contribuind major la buna desfăşurare a tuturor activităţilor. La reintoarcerea în patrie, suntem din nou împreună cu personalul navigant şi tehnic de pe C-130 Hercules.*

Vă mulţumim pentru tot ce faceţi pentru noi, iar astăzi, la ceas aniversar, vă urăm să aveţi parte de noi şi noi realizări, iar aviaţia militară românească să-şi păstreze locul binemeritat între elitele armatelor lumii!

La mulţi ani şi... Cer Senin!

Kandahar
17 iunie 2003

pagina 2

ONE AŞTEPTĂM CA PERIOADA DE STABILITATE SĂ SE INSTALEZE CÂT MAI RAPID...Ó

Reporteri la transmisionişti

DESPRE TINEREŢE, COMPETENŢĂ ŞI RĂSPUNDERE ÎNTR-UN REGIMENT SEXAGENAR

pagina 6

Dic]ionar NATO

MULTIROL

pagina 5

INTERVENŢIE RAPIDĂ

pagina 8

EVACUAREA AEROMEDICALĂ – EXIGENŢE EUROATLANTICE

COOPERATIVE KEY 2003 – Conferinţa finală

La începutul lunii iunie, la Plovdiv, în Bulgaria, s-a desfăşurat Conferinţa finală de planificare a exerciţiului aerian real COOPERATIVE KEY 2003, urmată de Seminarul de instruire pe probleme logistice şi de sprijin la sol.

În cadrul conferinţei, dialogurile au fost legate de scenariul şi specificul exerciţiului, oferta pentru încadrarea funcţiilor din structura de comandă-control, definitivarea structurii misiunilor şi a cerinţelor privind capabilităţile necesare îndeplinirii acestora. Problematica seminarului a cuprins planificarea logistică a misiunilor aeriene şi conceptul de logistică întrunită a forţei multinaţionale, documentaţia de standardizare aferentă participării la exerciţiu, sprijinul ţării gazdă şi infrastructura de aerodrom.

În urma prezentărilor şi discuţiilor efectuate de delegaţia română, s-a stabilit că Statul Major al Forţelor Aeriene va participa la exerciţiu cu trei avioane MiG-21 LanceR, trei elicoptere IAR-330 Puma SOCAT, o aeronavă C-130 şi personal de stat major. Se vor executa misiuni de sprijin aerian apropiat şi apărare aeriană de către avioanele MiG-21 LanceR, căutare-salvare şi transport cu elicoptere IAR-330 Puma SOCAT, lansare paraşutişti şi transport cu aeronava C-130 Hercules.

Totodată, partea română a solicitat şi obţinut mai multe poziţii de "jucător" în structurile de comandă-control ale exerciţiului.

Comandorul George Gheorghe, şeful delegaţiei române, ne-a precizat că "în perioada rămasă până la desfăşurarea propriu-zisă a exerciţiului aerian real COOPERATIVE KEY 2003, militarii români vor lua parte la un program integrat de pregătire. Deşi se vor executa tipuri de misiuni pentru care participanţii români sunt deja instruiţi, antrenamentul este absolut necesar pentru a creşte coeziunea în cadrul detaşamentului". **(C. P.)**

Publicaţie editată de Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr. 11 (63) • IUNIE – 2003

„NE AŞTEPTĂM CA PERIOADA DE STABILITATE SĂ SE INSTALEZE CÅT MAI RAPID...Ó

Interviu cu generalul-locotenent Constantin Gheorghe – şeful Statului Major al Forţelor Aeriene –

– Domnule general-locotenent, este binecunoscut faptul că personalităţile de la nivelurile cele mai înalte ale conducerii politice a ţării, dar şi importante personalităţi politico-militare de peste hotare apreciază că Armata Română a avut o contribuţie de substanţă, decisivă, la integrarea României în structurile Alianţei Nord-Atlantice. În acest context, vă rog să evaluaţi contribuţia Forţelor Aeriene la efortul pentru accedere în NATO.

– Noi am considerat că obiectivul de integrare este prioritatea numărul unu, aşa cum şi celelalte categorii de forţe şi, evident, structurile centrale ale armatei au stabilit ca obiectiv prioritar integrarea în Alianţă.

O primă direcţie abordată în Forţele Aeriene a fost aceea a reducerii structurilor, în aşa fel încât să putem asigura un nivel de sustenabilitate corespunzător unei forţe credibile, unei forţe capabile să execute misiuni la standarde NATO, abordând, bineînţeles, proceduri şi reguli de angajare folosite de forţele din Alianţă.

O altă perspectivă asupra căreia ne-am concentrat a fost modernizarea structurilor, în aşa fel încât să devină compatibile cu cele din NATO, să capete un grad superior de flexibilitate şi mobilitate. Dacă până acum mobilitatea structurilor noastre era conferită mai ales de caracteristicile mijloacelor de luptă, modernizarea a impus structuri capabile să disloce forţe la distanţe mari, la distanţe operative şi, chiar, strategice.

Un aspect urmărit cu insistenţă în această perioadă a fost şi acela al pregătirii personalului astfel încât să atingă standarde de instruire, capacitate operativă şi niveluri de pregătire pentru luptă în măsură să intre în acord cu cele ale structurilor NATO.

În concluzie, Forţele Aeriene au adoptat un sistem accelerat, bine planificat şi aprofundat al restructurării şi modernizării structurilor, aportul categoriei noastre de forţe armate la îndeplinirea obiectivelor pentru aderare fiind unul considerabil.

– S-a apreciat elogios, în special de către americani, că România a fost singura ţară europeană care şi-a transportat efectivele militare pe teatrul de operaţii din Afganistan cu propriile mijloace. Ce semnificaţie au aceste aprecieri pentru categoria noastră de forţe armate?

– Nu a trecut neobservat faptul că România a fost singura ţară europeană care şi-a transportat efectivele militare în teatrul de operaţii din Afganistan cu propriile mijloace. Misiunea aceasta a fost executată de către detaşamentul de avioane C-130 Hercules. Munca depusă pentru instruirea echipajelor, resursele cheltuite pentru asigurarea pregătirii logistice în vederea executării unor astfel de misiuni au condus la crearea unei noi capabilităţi. Această capabilitate nu este numai a Forţelor Aeriene, nu este numai capabilitatea Armatei Române, ci cred că este capabilitatea României de a transporta trupe la distanţe strategice. Genul acesta de misiuni este deosebit de complex, nu neapărat pentru distanţele parcurse, pentru efortul la manşă sau navigaţia care se deosebeşte de cea de tip mediu sau scurt curier, ci pentru faptul că se acţionează în mediu ostil. De aceea, apreciez fără teama de a greşi, că după cel de al doilea război mondial acestea sunt primele misiuni cu adevărat de luptă executate de piloţii români.

Este aceasta o poveste de succes, o poveste adevărată pe care o datorăm piloţilor, tehnicienilor, logisticienilor de la detaşamentul nostru de C-130 Hercules.

– Vă rugăm să punctaţi principalele concluzii şi învăţăminte, să le zicem de lucru, care s-au desprins din recentul bilanţ al Statului Major al Forţelor Aeriene şi al structurilor subordonate, bilanţ care s-a referit la anul de instrucţie anterior.

– Voi remarca, mai întâi, că în anul 2002 au început să apară efectele pozitive privind dimensiunea resurselor financiare destinate pregătirii militarilor, pregătirii personalului navigant din aviaţie, a artileriştilor şi rachetiştilor, a radiolocatoriştilor.

În această perioadă am reuşit să antrenăm un grup lider în perspectiva executării unor misiuni tip NATO, misiuni de sprijin al păcii. Sunt piloţi care au executat peste 120 ore de zbor, alţii au depăşit chiar 200 de ore de zbor. Este un lucru foarte important, încurajator, stimulativ pentru cei tineri.

La fel, am reuşit să formăm instructori de zbor proprii, capabili să transmită deprinderile necesare aplicării procedurilor NATO, regulilor de angajare. E un lucru extraordinar, care ne va scuti să mai trimitem oameni în străinătate pentru a dobândi pregătire de acest gen. Trebuie să remarc seriozitatea, profesionalismul piloţilor din aviaţia de vânătoare, de transport şi de elicoptere care au executat, în 2002 şi 2003, o serie de activităţi de mare complexitate, numeroase misiuni în străinătate însumând peste 2.500 ore de zbor. Apoi, referindu-ne la artileriştii şi rachetiştii antiaerieni, am reuşit ca 80 la sută din structuri să execute trageri reale în poligon, procesul continuând în anul 2003, în aşa fel încât toţi militarii şi toate cadrele din trupele de artilerie şi rachete sol-aer să se afle în situaţia de a efectua trageri reale.

De asemenea, radiolocatoriştii au reuşit o activitate deosebit de laborioasă privind extragerea datelor radar şi formarea imaginii aeriene recunoscute. Astfel, în septembrie 2003, vom fi în măsură, din punctul de vedere al României, să integrăm imaginea aeriană recunoscută cu aceea realizată de NATO.

În comparaţie cu anii trecuţi, se poate aprecia că în instruirea personalului există acumulări importante, ceea ce înseamnă că sunt pregătite condiţiile pentru abordarea în anii următori a unui program intensiv care să cuprindă toate categoriile de luptători.

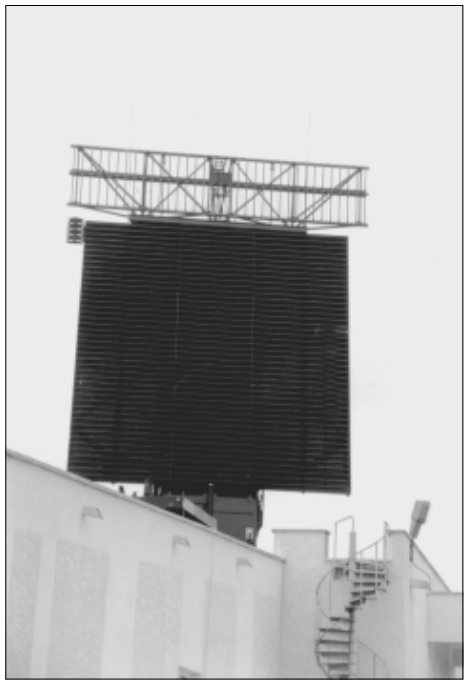
– Pornind de la faptul că reforma structurală a Forţelor Aeriene va continua, vă rugăm să sintetizaţi obiectivele şi direcţiile prioritare ale activităţii viitoare în categoria noastră de forţe armate.

– Privitor la reformă, la continuarea reformei în structurile noastre, deşi s-au făcut paşi importanţi, deşi putem spune că majoritatea obstacolelor au fost trecute, în opinia mea greul abia acum începe. Aceasta pentru că a apărut necesitatea să fie revăzută încă o dată structura de forţe, în aşa fel încât acţiunea de modernizare a acestora să fie coordonată cu cea de modernizare a Alianţei în ansamblu. Noua filozofie abordată de NATO după 11 septembrie 2001, cu aprofundările de la Praga de anul trecut, impune noi misiuni, iar acestea presupun un alt tip de forţe, capabile să se mişte rapid, să fie tot timpul pregătite pentru luptă, iar nivelul de instruire să fie excepţional. Iată unde trebuie să ajungă o parte a structurilor noastre luptătoare. Spun o parte fiindcă a pregăti întreaga categorie de forţe la acest nivel ar necesita cheltuieli de nesuportat.

Foarte importante şi foarte urgente au devenit programele de revigorare şi modernizare a infrastructurilor. Din lipsă de bani, decenii la rând, infrastructura aproape că a fost abandonată. Acum vor fi fonduri şi pentru acest domeniu.

Legat tot de banii disponibili, devine vital pentru sistem să aibă la dispoziţie logistică suficientă pentru a putea reacţiona rapid, pentru a putea să sprijine imediat şi eficient acele noi tipuri de misiuni care vor apărea.

Un aspect important îl constituie programul de modernizare a echipamentelor majore, al dotării. Categoria noastră de forţe a elaborat un asemenea plan, foarte ferm şi acceptat în linii mari de Ministerul Apărării Naţionale. Potrivit acestuia, începând cu 2005 se vor achiziţiona radare de joasă înălţime compatibile cu cele ale Alianţei, compatibile cu ASOC-ul şi cu FPS-117. Tot în 2005 vor începe discuţiile privind achiziţionarea rachetelor sol-aer SHORAD, destinate apărării aerodromurilor şi punctelor de comandă. Iar din 2007 ar trebui să înceapă procedurile de achiziţie a unui avion modern multirol. Tot din 2007, vor începe preparativele pentru achiziţia unui avion mediu-curier. Între timp, până în 2004, vom mai primi 13 elicoptere IAR-330 Puma SOCAT, care se vor adăuga celorlalte 11 aflate deja în dotare. La fel, ne aşteptăm la livrarea avioanelor IAR-99 Şoim contractate cu fabrica de la Craiova.



Este, de asemenea, planificată şi achiziţionarea elementelor presupuse de utilizarea echipamentelor majore, a noilor dotări. Prin urmare, nu vor mai fi probleme cu asigurarea cisternelor, a autospecialelor, nici chiar cu asigurarea autobuzelor necesare transportului persoanelor.

– Aş vrea să ne referim puţin la concepţia de valorificare a, să zicem aşa, patrimoniului abandonat. Mă refer mai ales la pistele de decolare-aterizare, care, după desfiinţarea unităţilor, nu se mai utilizează, şi la o seamă de aeronave, care nu se mai folosesc sau nu vor mai fi folosite.

– Să începem cu materialele redundante. Când vorbesc de materiale redundante mă refer de la o maşină care nu mai funcţionează şi până la avionul MiG-29, inclusiv. Toate aceste echipamente sunt supuse unui proces de valorificare. Această valorificare este monitorizată de o agenţie la nivel naţional, este vorba de ROMTEHNICA, şi de structuri existente la nivelul Ministerului Apărării Naţionale, Statului Major General şi la categoriile de forţe, unde există un birou de valorificare pentru această tehnică redundantă. O mare parte din această tehnică va fi casată, iar metalul rezultat va fi valorificat, ca atare.

O altă soluţie este cea de ajutorare a unor armate care se află în dezvoltare, bineînţeles armate ale unor state care îmbrăţişează filozofia securităţii regionale şi globale. De asemenea, se va folosi transferul fără valoare la alte ministere sau la Administraţia Publică, vezi buldozere şi maşini de tot felul. Există, desigur, şi posibilitatea de a vinde asemenea echipamente, chiar muniţii, cu condiţia să nu se încalce acordurile politice şi embargourile de stat.

Pistele de decolare-aterizare reprezintă o problemă care a stat foarte serios în atenţia Forţelor Aeriene, în sensul că nu trebuie abandonată o asemenea infrastructură. În fapt, ideile sunt următoarele: se transferă la Administraţia Publică sau la structurile de administraţie cum ar fi cazul Bacăului şi Caransebeşului, care au fost transferate la primării condiţionat, adică pistele să rămână apte permanent de a asigura acţiunile aviaţiei militare pe timp de pace, criză şi război. O altă soluţie este înfiinţarea unor structuri de logistică, vezi depozite mixte de aeroporturi sau aerodromuri, cum este cazul la Ianca şi Deveselu, şi care au în interiorul acestor structuri şi personal care asigură vitalitatea permanentă a aerodromurilor – din punct de vedere al navigaţiei, din punct de vedere al asigurării tehnice de aerodrom. Şi, în sfârşit, sunt şi unele aerodromuri care nu mai sunt necesare, nu au caracteristici care să ajute în vreun fel acţiunile Aviaţiei Militare, şi dau exemplu Alexeni, care este în interiorul zonei terminale de control a aeroportului internaţional Otopeni. Sau Siliştea-Gumeşti, care este o infrastructură degradată total. Este şi categoria aeroporturilor civile în legătură cu care avem înţelegeri cu temei juridic pentru a fi utilizate.

– A apărut între atâtea probleme surprinzătoare şi aceea că sunt tot mai puţini tinerii care doresc să devină piloţi. Există o explicaţie?

– Explicaţia constă în ceea ce s-a întâmplat în ultimii ani, când piloţii tineri au zburat între două şi cinci ore pe an. Sigur că acest lucru a descurajat, nu a putut să rămână fără influenţe în ceea ce priveşte dorinţa de a intra în Forţele Aeriene. Lucrurile se vor ameliora în perioada următoare începând chiar cu instruirea viitorilor luptători aerieni pe timpul cât se află în Academie. Potrivit ultimelor decizii, studenţii din Academia Forţelor Aeriene vor zbura 50 de ore pe an. În Şcoala de Aplicaţie a Forţelor Aeriene, ofiţerii piloţi care se pregătesc pentru funcţia de bază vor zbura 100 de ore pe an. Dacă aceste lucruri vor fi îndeplinite, iar eu cred că vor fi îndeplinite, atitudinea tinerilor pentru profesia de pilot militar se va schimba fundamental. De ce sunt optimist în ceea ce priveşte aceste programe? Pentru că dacă în 1999 aveam la dispoziţie pentru instrucţia Forţelor Aeriene, nu numai pentru aviaţie, 6 milioane de dolari, în 2003 avem la dispoziţie 48 milioane de dolari, iar pentru 2007 sunt planificaţi 290 milioane de dolari. Evident, între 2003 şi 2007 vor exista rate de creştere corespunzătoare.

– Domnule general, referitor la reformă se vorbeşte adesea despre "costurile sociale". Ce părere aveţi despre acest fenomen?

– Este o problemă delicată, sensibilă. Eu aş aborda chestiunea evidenţiind mai întâi că prin procesul de reformă Forţele Aeriene au pierdut în domeniul expertizei – a scăzut nivelul expertizei. Fiecare om plecat a însemnat o pierdere de experienţă, fiecare om plecat a însemnat o pierdere de putere. Nu s-a bucurat nimeni că a plecat X sau Y. Dimpotrivă. Noi am realizat aceste pierderi ca fiind un lucru deosebit de grav. Privind din punctul de vedere al celor care au părăsit sistemul, situaţia este diferită de la un caz la altul. Unii au plecat cu câţiva ani înainte de a ieşi la pensie în mod normal. Aceştia şi-au pierdut bucuria de a fi în rândurile armatei, şi-au întrerupt o carieră, au părăsit ceva drag, pentru care s-au consacrat o viaţă întreagă. Pentru această categorie, după părerea mea, plecarea din armată nu a fost o dramă. Altfel stau lucrurile cu cei care abia au reuşit să acumuleze o experienţă, să zicem, de 20 de ani. Pentru ei este, într-adevăr, o problemă să ieşi din sistem. Din această perspectivă costurile sociale sunt mari, sunt enorme. Dar înţelegem faptul că într-o reformă, indiferent de domeniu, pe lângă obţinerea rezultatelor pozitive propuse, au loc pierderi deosebit de grave, uneori dramatice. Cred însă că, în Forţele Aeriene, această perioadă se apropie de sfârşit. Ne aşteptăm ca perioada de stabilitate să se instaleze cât mai rapid. Şi, de ce să n-o spunem, şi timpul în care salariile oamenilor noştri vor fi mărite se apropie foarte repede. Nu vreau să spun că, iată, mâine va fi excelent. Dar acesta este cursul firesc şi sigur al lucrurilor. Sunt convins că în curând vom privi altfel la anii aceştia de reformă şi, mai ales, cu totul altfel la viitor.

DUMITRU AMARIEI

Interviu apărut în ÒObservatorul militarÓ nr. 26 din 2 – 8 iulie 2003

Premieră la Mediaş

CURS DE LEADERSHIP PENTRU CONDUCĂTORII DE GRUPURI MICI

După cum ne informează **comandorul Marian Milea,** comandantul Şcolii Militare de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene, în instituţia pe care o conduce s-a desfăşurat, în premieră, în perioada 09–20.06.2003, **cursul de Leadership pentru conducătorii de grupuri mici**, având ca scop instruirea viitorilor maiştri militari şi subofiţeri care se pregătesc pentru prima funcţie în Forţele Aeriene.

Cursul şi-a propus, în principal, îndeplinirea următoarelor obiective:

■ formarea deprinderilor practice de a conduce un grup mic; ■ cunoaşterea responsabilităţilor ce-i revin în cadrul sistemului de comandă, conform regulamentelor şi legislaţiei în vigoare; ■ dezvoltarea calităţilor fizice şi psihice necesare desfăşurării acţiunilor militare în orice condiţii; ■ însuşirea metodelor şi procedeelor de luptă folosite în câmpul tactic pentru executarea unor misiuni; ■ cunoaşterea şi întrebuinţarea în câmpul tactic a armamentului din dotarea grupei.

Cursul s-a desfăşurat cu elevii anului I, a fost condus de instructorii catedrei Instruire militară de bază şi ai batalionului de elevi şi a fost structurat pe două etape. Etapa **teoretico-practică**, desfăşurată în perioada 09–13.06.2003, în cadrul şcolii, şi având ca scop însuşirea noţiunilor necesare actului de comandă şi formarea unor deprinderi necesare unui bun lider. Prin exerciţiile practice desfăşurate s-au urmărit întărirea coeziunii grupurilor şi formarea deprinderilor de a acţiona eficient pe câmpul de luptă. Cea de-a doua etapă a fost cea **practic-aplicativă** şi s-a desfăşurat în perioada 14–20.06.2003, în tabăra de instrucţie organizată în Poligonul garnizoanei Mediaş. Aici, cursanţii şi-au însuşit procedeele de luptă ale grupei în diferite situaţii, folosind particularităţile terenului; modul de acordare a primului ajutor; procedeele de trecere prin baraje de mine şi atmosferă contaminată cu substanţe toxice de luptă; modalităţile de confecţionare a locaşelor individuale şi a adăposturilor colective, mascarea acestora şi folosirea lor în câmpul tactic; algoritmul activităţilor de conducere a unei şedinţe de tragere cu armamentul din dotare.

Pe timpul desfăşurării acestei activităţi – precizează comandorul Milea –, un sprijin consistent s-a primit din partea celor doi instructori din Marea Britanie, **flight sergeant Andy Richardson** şi **colour sergeant Jeffrey Lamb**. Aceştia au urmărit modul cum a fost organizat şi cum s-a desfăşurat cursul, participând zilnic la modulele de instruire a cursanţilor. La sfârşitul fiecărei zile de pregătire, consilierii englezi au organizat consfătuiri cu instructorii, în cadrul cărora s-au analizat metodele folosite în timpul şedinţelor desfăşurate în ziua respectivă şi au formulat sugestii pentru perfecţionarea activităţilor de instruire.

În această perioadă, Şcoala de la Mediaş a fost vizitată de ataşatul militar al Marii Britanii la Bucureşti, colonelul Andrew Bruce, care a apreciat modul de desfăşurare a cursului, concluzionând că această formă de instruire este eficientă şi şi-a atins în întregime scopul.

În ultima zi a activităţii, a avut loc festivitatea de absolvire a cursului de Leadership, la care au participat adjunctul ataşatului militar al Marii Britanii, squadron leader Keith Marshall, cei doi instructori englezi, comanda şcolii şi instructorii care au condus acest curs. Cursanţilor le-au fost înmânate diplomele de absolvire.

Cursul de Leadership pentru conducătorii de grupuri mici a relevat necesitatea îmbunătăţirii metodelor practice de instruire, respectiv planificarea unor teme şi şedinţe pe patru forme de organizare: teoretice, demonstrative, practic-aplicative şi exerciţii tactice complexe, precum şi utilitatea desfăşurării, şi în viitor, a unor cursuri de pregătire a celor care vor conduce instruirea elevilor.

Atât comanda şcolii, cât şi instructorii englezi au subliniat necesitatea continuării acestei forme de instruire şi etapizarea acesteia în funcţie de nivelul de pregătire al cursanţilor – mai precizează comandorul Marian Milea.

SĂRBĂTORIREA ZILEI AVIAȚIEI ROMÂNE

Marți, 17 iunie a.c., la orele 9.00, la Monumentul Eroilor Aerului din București s-a desfășurat ceremonialul militar cu care începe, în fiecare an, manifestările de sărbătorire a Zilei Aviației Române.

După intonarea Imnului de Stat, au fost depuse coroane de flori din partea Ministerului Apărării Naționale și Statului Major General, a Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, Statului Major al Forțelor Aeriene, Statului Major al Forțelor Terestre, Statului Major al Forțelor Navale, Asociației Naționale a Veteranilor de Război, Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii și Fundației Aerospațiale, Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, filiala București, Autorității Aeronautice Civile Române, ROMATSA, Academiei Române de Aviație, Aeroportului Internațional București-Otopeni.

Pe tot timpul depunerii de coroane de către reprezentanți ai instituțiilor și organizațiilor enumerate, în ordinea în care s-a desfășurat ceremonialul, fanfara a intonat Imnul Eroilor.

În continuarea activităților prilejuite de sărbătorirea Zilei Aviației Române, la Baza 90 Transport Aerian a avut loc o adunare festivă consacrată evenimentului aniversat.

Au participat ministrul apărării naționale, Ioan Mircea Pașcu, secretarul de stat și șeful Departamentului pentru Armament, doctor inginer Gheorghe Matache, reprezentanți ai Guvernului, ai unor instituții și organisme centrale, generali și ofițeri superiori din celelalte categorii de forțe armate, cadre active și în rezervă – personal navigant, tehnic și de specialitate din Statul Major al Forțelor Aeriene, veterani de război, reprezentanți ai Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, ziariști.

În cuvântul său, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-locotenent Constantin Gheorghe, s-a referit la câteva din aspectele principale, caracteristice ale aviației militare. A fost evidențiat faptul că în anul de instrucție 2002–2003, instruirea în zbor a vizat, prioritar, menținerea unui antrenament care să permită îndeplinirea misiunilor ordonate și care să promoveze caracterul profesional al unităților desemnate să execute misiuni care impuneau un grad însemnat de interoperabilitate. S-a reușit antrenarea unui grup lider în perspectiva executării misiunilor tip NATO, misiunilor de menținere a păcii.

Audiența a primit cu satisfacție știrea potrivit căreia sunt piloți care în cursul unui an de instrucție au executat peste 120 ore de zbor, alții au depășit chiar 200 de ore. De asemenea, au fost formați instructori de zbor proprii, în țară, capabili să transmită deprinderile necesare aplicării procedurilor NATO.

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene a subliniat seriozitatea, profesionalismul piloților din aviația de vânătoare, de transport și de elicoptere care au executat, în 2002 și 2003, o serie de activități de mare complexitate, numeroase misiuni în străinătate, care au însumat peste 2.500 de ore de zbor.

S-a amintit faptul că personalități politice sau militare de peste hotare au remarcat performanța României de a fi singura țară europeană care și-a transportat efectivele militare în teatrul de operații din Afganistan cu propriile mijloace. Rezultatul este cu atât mai notabil cu cât misiunile au fost executate într-un mediu ostil. Prin aceasta ele sunt considerate ca fiind primele misiuni cu adevărat de luptă îndeplinite de piloții români după cel de-al doilea război mondial. S-au evidențiat, în acest sens, meritele personalului din detașamentul C-130 Hercules de la Baza 90 Transport Aerian.

Referindu-se la continuarea reformei, generalul-locotenent Constantin Gheorghe a relevat necesitatea revizuirii structurii de forțe, modernizarea acestora, având în vedere noile misiuni ce vor fi primite în cadrul Alianței, misiuni ce impun o pregătire de luptă permanentă, de înalt nivel, eficiență.

În legătură cu programul de modernizare a echipamentelor majore, al dotării Forțelor Aeriene s-a arătat că în viitor se vor achiziționa, între altele, radare de joasă înălțime, rachete sol-aer și avioane multirol performante.

Felicitând aviatorii militari pentru succesele repurtate, ministrul apărării naționale, Ioan Mircea Pașcu, a evidențiat câteva din rezultatele dobândite în cursul misiunilor și exercițiilor efectuate, nivelul superior de pregătire al piloților și tehnicienilor din aviația militară.

Ministrul apărării naționale a apreciat în mod deosebit zborurile desfășurate în deplină securitate și cu "aterizări la minut" ale avioanelor de transport C-130 Hercules, după parcurgerea unui itinerar de 4.000 de kilometri.

Caracterizând Aviația Militară ca o importantă componentă a apărării, ministrul apărării naționale s-a referit la noile misiuni ce-i vor reveni aviației și a pledat pentru o viziune realistă, chibzuită, în funcție de resurse, de posibilități asupra dotării, apreciind, în context, rezultatele obținute de industria noastră aeronautică.

De ziua lor, le-au fost prezentate aviatorilor Mesajul primului ministru, Adrian Năstase, de către generalul (r) Dumitru Cioflină, consilier al premierului, Mesajul șefului Statului Major General, general dr. Mihail Popescu, de către generalul de flotilă aeriană dr. Mihail Orzeață, Mesajul șefului Statului Major al Forțelor Terestre, general-locotenent dr. Eugen Bădălan, Mesajul șefului Statului Major al Forțelor Navale, viceamiral Corneliu Rudencu, Mesajul Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, de către generalul de flotilă aeriană (r) Constantin Mereu, mesaje pe care revista noastră le-a publicat în numărul apărut în cinstea sărbătoririi Zilei Aviației Române.

Un cald mesaj camaraderesc a transmis președintele Asociației Naționale a Veteranilor de Război, generalul (r) Marin Badea Dragnea, al cărui conținut a fost citit de generalul-locotenent (r) Teodor Halic, prim-vicepreședinte al A.N.V.R., cavaler al Ordinului "Mihai Viteazul".

La 93 de ani de la primul zbor al lui Aurel Vlaicu din 17 iunie 1910, pe 17 iunie 2003, au fost acordate 93 de Diplome de Excelență demnitarilor prezenți, unor cadre active și în rezervă cu merite de excepție în Forțele Aeriene ale României.

Cu același prilej, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-locotenent Constantin Gheorghe, s-a întâlnit cu foști comandanți ai aviației militare, cu alte cadre care au ocupat funcții importante în armă în decursul timpurilor.

În instituții, unități și mari unități de aviație, ziua de 17 iunie a fost aniversată prin activități omagiale la care a participat întregul personal, precum și invitați.

La Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă" au fost de față prefectul județului Brașov, primarul municipiului, foști comandanți ai Statului Major al Forțelor Aeriene, ai aviației militare, reprezentanți ai Fabricii de Avioane de la Ghimbav, ai Universității brașovene, Asociației pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, veterani de război.

După concertul susținut de fanfara militară a urmat un program sportiv al studenților și un spectacol de majorete.

A fost, cu adevărat, pretutindeni, o sărbătoare.

PETRE BÂNĂ

Dicţionar NATO

Jaguar

Misiuni: vânătoare-bombardament şi sprijin aerian.
Utilizatori: Franţa, Marea Britanie.

MULTIROL

Armamentul:
– **Tun:** 30 mm;
– **Rachete aer-sol:** R-550 MATRA, MAGIC, AS-37 MARTEL;
– **Bombe:** 1.134 kg.

Anvergura: 8,69 m ;
Lungimea: 16,83 m;
Înălţimea: 4,89 m;
Greutatea: 7 t;
Motoarele: 2 x 37,4 kN.

Raza de acţiune (km): 1.725
500 1000 1500 2000 2500 3000
Plafonul (km): 13,7
5 9 13 17 21 25
Viteza maximă (Mach): 1,5
0,5 0,9 1,3 1,7 2,1 2,5
Încărcătura maximă (t): 8,7
0 3 6 9 12 15

F-14 Tomcat

Misiuni: vânătoare-bombardament.
Utilizatori: SUA.

MULTIROL

Armamentul:
– **Tun:** 20 mm;
– **Rachete aer-aer:** Sidewinder, Sparrow, Phoenix;
– **Bombe:** 6.577 kg.

Raza de acţiune (km): 830
500 1000 1500 2000 2500 3000
Plafonul (km): 15
5 9 13 17 21 25
Viteza maximă (Mach): 2,4
0,5 0,9 1,3 1,7 2,1 2,5
Încărcătura maximă (t):15
0 3 6 9 12 15

Anvergura: 19,54 m;
Lungimea: 19,1 m;
Înălţimea: 4,88 m;
Greutatea: 18,2 t;
Motoarele: 2 x 94,8 kN.

Anvergura: 21,34 m;
Lungimea: 22,4 m;
Înălţimea: 5,22 m;
Greutatea: maximă la decolare 51,7 t;
Motoarele: 2 x 92 kN.

Raza de acţiune (km): 2.500
500 1000 1500 2000 2500 3000
Plafonul (km): 18,3
5 9 13 17 21 25
Viteza maximă (Mach): 2,4
0,5 0,9 1,3 1,7 2,1 2,5
Încărcătura maximă (t): 17
0 3 6 9 12 17

Armamentul:
– **Tun:** 20 mm;
– **Rachete aer-sol:** SRAM, Phoenix, Condor;
– **Bombe:** 42 x 340 kg.

MULTIROL

Misiuni: vânătoare-bombardament.
Utilizatori: SUA.

F-111

Raza de acţiune (km): 1.110
500 1000 1500 2000 2500 3000
Plafonul (km): necunoscut
5 9 13 17 21 25
Viteza maximă (Mach): 1
0,5 0,9 1,3 1,7 2,1 2,5
Încărcătura maximă (t): 2,3
0 3 6 9 12 15

Anvergura: 13,3 m;
Lungimea: 20,08 m;
Înălţimea: 3,80 m;
Greutatea: 13,61 t;
Motoarele: 2 x 48 kN.

Armamentul:
– **Rachete aer-sol:** AGM-65 Maverick, AGM-88 HARM;
– **Bombe:** BLU-109, GBU-10, GBU-27 Paveway.

MULTIROL

Misiuni: bombardament şi atac.
Utilizatori: SUA.

F-117 Nighthawk

Pagină realizată de locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

Reporteri la transmisioniști

DESPRE TINERE¢E, COMPETEN¢Ă ŞI RĂSPUNDERE ÎNTR-UN REGIMENT SEXAGENAR

Reintru în unitate pe aceeaşi poartă pe care, în urmă cu 41 de ani, păşeam ca tânăr locotenent de transmisiuni. Acum sunt colonel în rezervă şi redactor la publicaţia *"CER SENIN"*, editată de Statul Major al Forţelor Aeriene. Mă năpădesc amintirile, dar mă şi bucur că regimentul meu **a rămas aceeaşi entitate serioasă, apreciată şi respectată, aceeaşi minunată şcoală pentru tinerii ofiţeri, maiştri militari şi subofiţeri care au îmbrăţişat specialitatea militară de transmisionist.**

Desigur, în mai bine de patru decenii, în unitate s-au schimbat foarte multe, oamenii sunt alţii, misiunile – altele, dotările – altele. Însă au rămas aceleaşi ambiţia, spiritul competitiv, dragostea faţă de armă şi tradiţiile ei. În toamnă, unitatea îşi va serba 65 de ani de existenţă şi se pregăteşte de pe acum pentru a cinsti cu noi împliniri evenimentul de la 3 octombrie. Iar la cârma regimentului, semn al continuităţii şi înnoirii, se află un comandant tânăr şi ambiţios, un excelent specialist: COLONELUL NICOLAE MARINICĂ. **Cu domnia sa am discutat pe larg despre...**

TRADIŢIE ŞI PERFORMANŢĂ

Colonelul Marinică este absolvent de liceu militar (1972), absolvent al Şcolii Militare de Ofiţeri de Transmisiuni (1975) şi al Academiei de Înalte Studii Militare (1984). Transmisionist sută la sută, cu stagii temeinice şi meritorii la diferite

eşaloane. Şi-a făcut "ucenicia" în garnizoana Ploieşti, iar la 15 februarie 2003 a fost numit la comanda Regimentului 85 Transmisiuni. Deşi s-a îndepărtat oarecum de familie – face naveta şi acum –, promovarea în funcţie l-a bucurat, i-a dat un plăcut sentiment de utilitate. A găsit un colectiv închegat, matur, dispus la eforturi oricât de mari pentru continuarea bunelor tradiţii, hotărât să facă noi paşi pe calea profesionalizării, a performanţei în specialitate. A plecat în noul său drum fiind pe deplin conştient că misiunile unităţii sunt de foarte mare însemnătate: realizarea, asigurarea şi gestionarea legăturilor fir, radio şi radioreleu între structurile componente ale Statului Major al Forţelor Aeriene. Fiind pe deplin conştient că nevoia comunicării rapide şi precise, nevoia de legături sigure şi stabile reprezintă o trăsătură specifică a epocii în care trăim, o cerinţă presantă a viitorului. Stăpânit de ambiţia de a duce mai departe deviza şi mândria transmisioniştilor regimentului: toate legăturile sol-sol şi sol-aer să funcţioneze fără întrerupere, la parametri calitativi stabiliţi, nici o încălcare a disciplinei în trafic, nici un eveniment de zbor imputabil transmisiunilor şi transmisioniştilor!

De la 1 iunie a.c., unitatea funcţionează după un nou stat de organizare şi încadrare. Funcţii mai puţine, oameni mai puţini, dar mai competenţi, mai motivaţi, mai buni din toate punctele de vedere. "Noul stat este unul modern, suplu, eficient, întru totul compatibil cu standardele şi exigenţele NATO – ne precizează colonelul Marinică. Am rezolvat problema profesionalizării, în sensul că toţi ofiţerii, maiştrii militari, subofiţerii, salariaţii civili şi militarii angajaţi pe bază de contract – care îndeplinesc funcţii de specialitate corespunzătoare armei noastre – sunt clasificaţi atât în specialitatea transmisiilor terestre, cât şi aeronautice. Toate încadrările s-au făcut în deplin consens cu criteriile şi normele statuate de Ghidul carierei militare. Unitatea nu mai primeşte militari în termen, paza şi apărarea obiectivelor executându-se, acum, de către subunitatea de poliţie militară din structurile regimentului. În noua structură sunt prevăzute şi funcţiile de preot, jurist şi psiholog. În ceea ce priveşte dotarea cu tehnică specifică, stăm bine **cantitativ,** dar mai puţin bine **calitativ.** Ca atare, păstrăm în disponibilitate mijloacele radio şi radioreleu care au resursa de funcţionare epuizată, în paralel cu introducerea, pe scară tot mai largă, a staţiilor radio din gama undelor scurte "PANTHER" şi "HARRIS", cu salt de frecvenţă şi posibilităţi de secretizare a informaţiei, compatibile NATO. Am trecut hotărât la utilizarea calculatoarelor şi informatizării la nivelul punctelor de comandă. Asigurăm cu succes funcţia de **suport** în cadrul Programului ASOC, utilizând canale de comunicaţii digitale şi tehnică fibro-optică. De asemenea, unitatea noastră gestionează 2 centre de management regional şi mai multe centre locale în cadrul Programului STAR".

AMBIŢIE ŞI PROFESIONALISM

Locotenent-colonelul Vasile Dorobăţ este în regiment din 1995, iar din 2001 îndeplineşte funcţia de şef de stat major. Cunoaşte foarte bine întregul personal şi-i place să vorbească despre ambiţia şi profesionalismul subordonaţilor săi. Astfel, deşi media de vârstă nu depăşeşte 35 de ani, unitatea se mândreşte cu faptul că ofiţerii transmisionişti sunt, în proporţie de 100 la sută, specialişti clasa 1 (radio, radioreleu, telefonie-telegrafie), maiştrii militari şi subofiţerii – 80 la sută clasa 1 şi clasa a 2-a, 20 la sută clasa a

3-a, salariaţii civili – 100 la sută clasa 1, iar militarii angajaţi pe bază de contract sunt clasificaţi în proporţie de 70 la sută. Doi ofiţeri au absolvit cu brio cursuri de specialitate pe linie de transmisiuni în Italia **(locotenentul Valentin Neculai,** un foarte bun operator pe aparatura STAR) şi Olanda **(locotenentul Cătălin Mindirigiu).** La rândul lui, **sublocotenentul ing. Valentin Hlodec** este un tânăr deosebit de ambiţios, el realizând şi traducerile din limba engleză a instrucţiunilor noilor staţii radio şi radioreleu intrate în dotarea unităţii.

Regimentul a participat şi participă cu rezultate meritorii şi la exerciţiile şi aplicaţiile NATO/PfP desfăşurate, de-a lungul anilor, în ţara noastră. Transmisioniştii unităţii au asigurat legăturile necesare în cadrul mitingurilor aeriene internaţionale din 2000 şi 2001. **Maistrul militar clasa a 3-a Lucian Creţu** a participat, cu o autostaţie troposferică, la exerciţiul "COOPERATIVE KEY – 2000", desfăşurat în România, iar echipajul unei staţii radio "PANTHER" a asigurat legăturile permanente ale militarilor participanţi la activităţile din lunile martie-mai la Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu. Se află, de asemenea, în misiune, la exerciţiul multinaţional "CORNERSTONE – 2003", **sergentul-major Adrian Stoian.**

Dar cei mai mulţi dintre ofiţerii, maiştrii militari şi subofiţerii unităţii sunt pregătiţi să îndeplinească astfel de misiuni – ne asigură locotenent-colonelul Dorobăţ, care adaugă: "Toţi sunt tineri, ambiţioşi, excelenţi profesionişti. Au stofă de transmisionişti, au spirit inventiv, ţin foarte mult la tradiţiile unităţii, la statutul lor de cadre militare. Nu se feresc de greu, găsesc întotdeauna soluţiile potrivite, chiar şi atunci când au de-a face cu tehnica învechită. Aş vrea să scrieţi că-şi fac cu prisosinţă datoria **sublocotenentul Florin Popescu** (comandant de pluton), **maistrul principal Primus Neagu** şi **maistrul militar clasa a 4-a Viorel Munteanu** (ambii – tehnicieni în atelierul de mentenanţă), **sergentul-major Flavius Flămânzeanu** (operator staţie radioreleu), **caporalii Marius Capră, Zamfir Rotaru, Ciprian Simion, Cristian Mocanu, Ion Drăghici, Florinel Matei** (operatori de diferite specialităţi), **salariaţii civili Georgică Văleanu, George Ungureanu, Petrică Dinu, Angela Marin, Rodica Marin** şi mulţi, mulţi alţii. Cu ei ne îndeplinim ireproşabil misiunile permanente, cu ei am obţinut la controale şi inspecţii calificativul <<FOARTE BINE>>, cu ei sperăm să ne apropiem şi mai mult de standardele şi exigenţele NATO. Deşi mai toţi au probleme de ordin social sau personal, pun mai presus de acestea unitatea, interesele regimentului, îndeplinirea fără cusur a atribuţiilor funcţionale. Nu-i putem recompensa pe toţi, dar pe toţi îi stimăm, le apreciem profesionalismul, competenţa, ataşamentul faţă de arma şi specialitatea transmisiuni".

CU GÂNDUL LA TEHNICA "VEST"

Într-o unitate de transmisiuni, compartimentul tehnic este determinant în îndeplinirea misiunilor. Aşa este şi în Regimentul despre care scriem. Ne confirmă acest lucru **căpitanul ing. Dorinel Sandu,** şeful logisticii. Da, unitatea este prin excelenţă tehnică, are în înzestrare aparatură modernă, ultraperformantă, în mare parte achiziţionată după anul 2000. Ca, de pildă, staţiile radio "PANTHER", autostaţia "HARRIS", staţia radio "KSS-1300", staţiile de radioreleu troposferice cu multicanale telefonice, telegrafice şi de transmitere a datelor prin calculator. Din păcate, există şi tehnică veche, de prin anii '50, '60,

încă utilizabilă, dar lipsită de posibilitatea de a se moderniza şi adapta la "Sistemul Vest". Şi, în plus, nu mai există piese de schimb pentru această aparatură, depanatorii epuizând, practic, metodele de "cârpeală". Or, integrarea României în structurile Alianţei Nord-Atlantice impune interoperabilitate sută la sută, inclusiv cu tehnica de transmisiuni a statelor membre NATO, performanţă la cele mai înalte standarde. De aici, necesitatea înnoirii în plan tehnic, înzestrării unităţii cu aparatură de tip "Vest".

De aceeaşi părere este şi inginerul Sandu: "Tehnica modernă, superperformantă, îi imprimă operatorului siguranţă, încredere, garanţia în reuşita îndeplinirii misiunii. Autostaţiile achiziţionate deja din Occident sunt uşor de învăţat, mânuit şi exploatat, conferă comoditate celui care o exploatează, necesită timp minim de instalare şi strângere. Această tehnică înseamnă şi consum mai mic de combustibili, de energie, de piese de schimb, un spor de operativitate. La nivelul unităţii, am încheiat deja situaţia cu staţiile radio şi radioreleu ce vor ieşi din serviciu, din dotare, ca şi situaţia cu necesarul de tehnică nouă, peformantă. Ştiu că nu o vom primi cât am bate din palme, dar sunt sigur că modernizarea este una din priorităţi şi în domeniul transmisiunilor. De aceea eu şi subordonaţii mei suntem optimişti, avem încredere în viitor. Dar, până la înzestrarea sută la sută cu tehnică din Vest, unitatea noastră se descurcă cu ce are, exploatează la maximum fiecare tip de aparatură. Aşa gândim toţi, aşa acţionăm. Este felul nostru de a **lupta,** de a ne face datoria..."

Da, regimentul se află pe mâini bune, dispune de oameni integri, de cadre de nădejde, de excelenţi profesionişti. Părăsim cazarma, eu şi colegul meu, fotoreporterul Adrian Sultănoiu, cu sentimentul că am cunoscut o unitate model, că putem scrie de bine despre acest harnic şi destoinic colectiv, angajat plenar spre creşterea calităţii "prestaţiei" sale, spre îndeplinirea ireproşabilă a misiunilor de mare răspundere ce îi revin.

Pagină realizată de colonel (r) NICOLAE RADU şi ADRIAN SULTĂNOIU

SFATUL MEDICULUI

INSOLAȚIA

Insolația, diagnostic atât de frecvent invocat în timpul căldurilor caniculare, apare ca urmare a expunerilor prelungite la soare. În general, expunerea la căldură îmbracă aspecte particulare, cu simptomatologie distinctă (deși au câteva elemente comune) și modalități terapeutice specifice.

Crampele calorice. Apar la persoane care lucrează în condiții de temperatură ridicată sau sunt prea gros îmbrăcate și care beau cantități mari de apă și transpiră mult.

Simptomatologie: inițial apare o contractură a musculaturii solicitate de efort, mai ales a musculaturii extremităților și a celei abdominale, apoi spasme ale acestora, însoțite de dureri. Examenul fizic între paroxisme este normal.

Tratament: înlocuirea apei și a sodiului pierdut, prin ingerare de soluții saline și alimente sărate. Uneori este nevoie de administrarea intravenos de soluții clorosodice.

Șocul caloric. Este o tulburare acută și periculoasă a reglării termice.

Simptome: încetarea transpirației, cefalee, amorțeli, furnicături, grețuri, neliniște; la expuneri de mai lungă durată: confuzie, delir, convulsii, comă.

Tratament: esențială este viteza de acționare. Introducerea victimei într-o baie cu apă rece sau mai bine cu apă cu gheață este urgent necesară. Până la realizarea acesteia se aplică cearșafuri umede, fricțiuni cu gheață. După baie, pacientul este trecut într-o cameră rece, răcoroasă, bine ventilată. Se practică masaj viguros al extremităților pentru combaterea vasoconstricției și a stagnării sângelui în periferie.

Sunt contraindicate stimulentele și narcoticele, alcoolul.

Epuizarea calorică (colapsul caloric).

Simptome: apatie, cefalee, vărsături, tulburări vizuale, crampe musculare, lipotimii.

Tratament: scoaterea victimei din mediul încălzit, repaus la pat, reechilibrare hidroelectrolitică, hemisuccinat de hidrocortizon, vitamina B1.

Contraindicații: aplicații de gheață sau apă rece.

Insolația. Factori predispozanți: expunerea îndelungată la radiațiile solare pe timp de arșiță; temperatura înaltă a mediului ambiant în combinație cu umiditatea ridicată; în incintele închise cu ventilație ineficientă; munca fizică în mediu cald sau fierbinte.

Există trei trepte de supraîncălzire:

– treapta I: slăbiciune generală, somnolență, vertij, dureri de cap, greață.

– treapta a II-a: cefalee, greață, vomă, mișcări necoordonate, posibil lipotimie, hipertensiune.

– treapta a III-a: șoc termic, delir, halucinații, pierderea cunoștinței, lipsa transpirației, comă.

Tratament: așezarea bolnavului într-o cameră răcoroasă, aplicații reci pe cap, împachetări reci, administrare intravenos de Sulfat de magneziu 25%, 1–2 fiole, ser hiperton, glucoză.

În hipotensiune: vasopresoare (cofeină, nicetamid, petetrazol).

Grupele de populație cu risc crescut: ■ persoanele care suferă de boli cardiovasculare cronice sau acute, obezitate, boli hormonale și de metabolism, distonii neurovegetative, boli cronice incurabile; ■ copiii de vârstă mică; ■ persoanele în vârstă; ■ cei cu sindrom astenic de suprasolicitare.

Pentru a evita complicațiile legate de insolație, cel mai indicat este să evităm, pe cât posibil, expunerea prelungită la soare, să folosim mijloacele de protecție corespunzătoare, să respectăm sfaturile medicului de unitate.

Colonel dr. ALEXANDRU ELIAD
medic șef al Statului Major al Forțelor Aeriene

ACTIVITĂȚI OMAGIALE LA GALAȚI

La Galați, prin grija filialei locale a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, condusă de comandorul (r) Lucian Pleșu, precum și a unor instituții și întreprinderi din județ, au fost dezvelite două plăci omagiale.

Una a fost instalată pe clădirea aerodromului din localitate, în semn de omagiu adus luptătorilor aerieni care în cele două războaie mondiale au acționat, în cadrul grupurilor și flotilelor de aviație dispuse în acest loc, împotriva inamicului cotropitor.

Printre primele misiuni efectuate pe Frontul de eliberare și reîntregire națională, în 1917, se numără și cele executate de locotenentul Vasile Craiu. Au rămas înscrise în cartea de aur a Aviației Militare a României victoriile sale asupra unor aparate de zbor dușmane în zona orașului Galați, a comunelor Baldovinești, Brateș, precum și în "triunghiul de foc" Mărăști–Mărășești–Oituz. Deasupra aerodromului Galați, de pildă, el a angajat, la 19 aprilie 1917, lupta cu trei avioane germane, în urma atacului său fulgerător toate trei fiind obligate să părăsească lupta. Pentru faptele de arme a fost decorat de regele Ferdinand I cu Ordinul "Mihai Viteazul" clasa a III-a, apoi cu "Steaua României" cu spade în grad de cavaler, iar de guvernul francez cu "Crucea de Război" cu frunze de palmier.

Tot de pe acest aerodrom, unde un timp și-a aflat sediul Școala de piloți de vânătoare, cum ne informa generalul-maior (r) Aurel Niculescu, fost comandant al Aviației Militare, gălățean de origine, participant la festivități – și-au luat zborul, în misiuni de luptă, numeroase aeronave în cel de-al doilea război mondial.

O altă placă a fost instalată pe frontispiciul Colegiului "Vasile Alecsandri", în semn de prețuire față de comandorul (r) Dumitru Dediu, care a absolvit, în 1961, această instituție de învățământ.

Reamintim cititorilor mai tineri că Dumitru Dediu s-a pregătit, împreună cu Dumitru Prunariu, pentru a îndeplini o misiune istorică în spațiul cosmic, la bordul navei spațiale "Soiuz-40" și în laboratorul spațial "Saliut-6", eveniment care a avut loc în mai 1981, preferat în cele din urmă, să zboare alături de colonelul sovietic Leonid Popov, fiind Dumitru-Dorin Prunariu.

La activitățile de la Galați au participat notabilități ale județului și municipiului, reprezentanți ai A.R.P.I.A. din Galați și București.

PETRE BÂNĂ

CU SUFLET, DESPRE AVIATORI

Tot mai multe cărți despre aviatorii militari văd lumina tiparului în ultima vreme. Este un lucru lăudabil, cu atât mai mult cu cât printre cei ce întreprind o asemenea acțiune onorantă, dar și dificilă, se numără și foste cadre active ale acestei arme de elită din categoria Forțelor Aeriene.

O asemenea carte este "URMAȘII LUI ICAR", semnată de comandorul (r) PETRE IONESCU-PETRIȘOR și apărută în Editura Rottarymond din Râmnicu Vâlcea, în acest an.

La prima vedere, cum remarcă însuși autorul, lucrarea pare a fi o carte cu tematică istorică sau profesională, de aviație. Prin bogăția și varietatea subiectelor și subiecților este și o "carte de vizită" a aviației române și a temerarilor văzduhului: piloți, parașutiști etc. surprinși în situații și etape istorice definitorii, care demonstrează curajul, până la sacrificiu, al eroilor volumului, aidoma legendarului Icar pe care, simbolic, și firesc, autorul îl așază la baza galeriei temerarilor cuceritori ai cerului.

Petre Ionescu-Petrișor și-a structurat conținutul volumului pornind de la unele priorități în aviația română, câteva dintre acestea cu statut de întâietate și în aviația mondială. Cum sunt invențiile și reușitele în zbor ale lui Traian Vuia, Henri Coandă, Gheorghe Bănciulescu, pentru a ne rezuma la aceste trei exemple.

Fie că este vorba despre el, personal, fie despre aviatori renumiți, Petre Ionescu se oprește cu respect și considerație asupra acelor momente ce au marcat un debut, covârșitor ca importanță în profesie, în istoria aeronauticii, sau un record neegalat peste decenii.

Regăsim între copertele cărții notații despre Alexandru Papană, Constantin Băzu Cantacuzino, Petre Ivanovici, Constantin Șendrea, George Ionescu-Sidef, Nicolae Morar, Grigore Baștan, Dumitru Prunariu, ca și despre mulți alți piloți și parașutiști care au adus faima aeronauticii române.

Nu sunt omise nici locurile în care au crescut și s-au afirmat marii piloți ai aviației noastre reactive, împrejurările în care aceștia, împreună cu colegii de aerodrom, au acționat.

Lucrarea "Urmașii lui Icar" aduce noi și indubitabile dovezi că prin faptele și măiestria lor, mesagerii români ai aviației au fost, așa cum se remarcă în epilog, purtători de valoroase tradiții, care au convins că fac parte dintr-o cultură și civilizație care au contribuit la îmbogățirea patrimoniului universal al științei și culturii.

PETRE BÂNĂ

SCHIMB DE EXPERIENȚĂ CU METEOROLOGI ROMÂNI ȘI BELGIENI

În perioada 9–13 iunie a.c., a avut loc un schimb de experiență româno-belgian, în domeniul asigurării meteorologice a forțelor aeriene. Activitatea a oferit specialiștilor celor două țări oportunitatea cunoașterii reciproce, în cadrul discuțiilor fiind abordate subiecte precum: organizarea de principiu și misiunile structurilor de asigurare meteorologică; metode, principii, procedee și tehnici specifice acestui domeniu; pregătirea personalului meteorologic. Reprezentanții delegației belgiene au apreciat în mod deosebit colaborarea structurilor meteorologice militare și civile românești, în cadrul sistemului meteorologic integrat național, precum și înzestrarea tehnică a structurilor meteorologice existente în Forțele Aeriene ale României și nivelul de pregătire științifică al personalului de specialitate – elemente esențiale în asigurarea compatibilității tehnico-informatice cu structuri similare din armatele statelor membre NATO.

Militari olandezi în vizită la Statul Major al Forțelor Aeriene

O delegație formată din 13 ofițeri olandezi, condusă de air commodore Ger Schrijver – comandantul Colegiului Apărării, din Olanda –, a întreprins o vizită de studii în România. Activitatea a fost organizată de Academia de Înalte Studii Militare, în scopul dezvoltării relațiilor bilaterale între cele două instituții.

La cererea membrilor delegației olandeze, în cadrul vizitei s-a desfășurat și o întâlnire cu șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-locotenent Constantin Gheorghe. Cu acest prilej, s-au purtat discuții privind prezentul și viitorul Forțelor Aeriene ale României.

DIALOG CU CITITORII

General de flotilă aeriană (r) MIRCEA ACOJOCĂRIȚEI: Foarte interesante ideile și datele privitoare la istoria, pe scurt, a devenirii aviației române, informațiile despre corifeii acesteia. Ele se regăsesc, după cum probabil ați constatat, în pagina de Rememorări, intitulată "Eroism, performanță, profesionalism", publicată în numărul consacrat sărbătoririi Zilei de 17 iunie.

Comandor (r) ing. GHEORGHE ZARIOIU: Vă mulțumim pentru aprecierile la adresa conținutului revistei. Regretăm că ea nu ajunge în atâtea exemplare câte ați fi dorit la Craiova, dar nu este vina noastră. În câteva rânduri am revenit asupra modalității prin care cititorii, inclusiv cadrele militare în rezervă și în retragere din localitate, se pot abona la ***"CER SENIN"***.

Ultima carte a dumneavoastră, "Motoare de aviație", a fost bine primită de colectivul redacțional. Este, într-adevăr, o lucrare de referință.

Comandor VASILE CUCIUREANU: Dicționarul Enciclopedic privind personalitățile din aviație se află încă în lucru și va apărea, cu certitudine, în cursul acestui an. Ca orice lucrare de o asemenea amploare, ea necesită, vă dați seama, multă muncă, investigații, cercetări și verificări suplimentare. Ne lipsesc încă date privitoare la biografia unor persoane care își au locul în paginile acestei cărți.

CONSTANTIN DINU: În vederea clarificării situației dumneavoastră trebuie să luați personal legătura cu U.M. 02405 Pitești, pentru a vi se pune la dispoziție Foaia matricolă. Este imposibil ca în dosarele ce conțin documente despre promoția din care ați făcut parte să nu se regăsească rubrica destinată dumneavoastră. Cu atât mai mult cu cât spuneți că ați zburat mai multe tipuri de avioane și nici măcar nu vi se certifică, așa cum s-ar cuveni, calitatea de pilot. Luați cu dumneavoastră și Carnetul de zbor, dacă îl mai aveți. Un asemenea document pentru un zburător este ca și un certificat de naștere pentru oricare om.

După decembrie 1989 persoanele care au fost în situația dumneavoastră și-au clarificat de mult situația, au primit chiar și gradul care li se cuvenea și de care au fost frustrați în urma unor măsuri abuzive, de ordin politic.

ELENA CIOBOTEA: Sunteți soție de maistru militar. Pe care îl cunoaștem și despre care am scris, laudativ, așa cum merită, datorită hărniciei și priceperii sale. Aveți dreptul (și timpul) să vă înscrieți fetița și băiatul – Paul fiind foarte ocupat – la creșă și grădiniță în perioada 15.06–15.07. 2003 la sediul Complexului Preșcolar din str. General C. Cristescu nr. 5, sector 1, București.

DIALOG CU CITITORII

INTERVENȚIE RAPIDĂ

Șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-locotenent Constantin Gheorghe,** i-a fost adresată o telegramă de mulțumire din partea directorului general al Transcarpat Off-Road C.O. S.A., ing. Mircea Pârlog, precum și a Serviciului Medical de Urgență, Resuscitare și Descarcerare, pentru intervenția promptă – de salvare a unor persoane grav rănite, aflate între viață și moarte în Munții Apuseni – efectuată de echipajul unui elicopter IAR-330 Puma, aparținând Bazei Aeriene Câmpia Turzii.

Scrisoare de mulțumire

În ziua de 5 iunie a.c., în timpul pregătirii celei de a opta ediții a concursului internațional cu mașini, "CARPAT TROPHY ADVENTURE CHALLENGE", pe un traseu foarte dificil, în Munții Apuseni, în apropiere de Alba Iulia, o mașină s-a răsturnat și a căzut de la 30 de metri într-o râpă. Unul dintre organizatori a decedat pe loc, iar alți doi au fost grav răniți.

Întrucât nici un alt mijloc de transport nu putea interveni atât de rapid, s-a apelat la aviatorii de la Câmpia Turzii. Elicopterul IAR-330 Puma, amenajat în sistem MEDEVAC, având în echipaj pe **căpitanii Laurențiu Gabor, Titi Stăncoiu** și pe **maistrul militar principal Augustin Florian,** a decolat în cel mai scurt timp spre Târgu Mureș și a aterizat pe platforma special amenajată de la Spitalul Municipal, de unde a luat la bord echipa de intervenție pentru resuscitare și descarcerare, condusă de doctorul Raed Arafat.

Măiestria piloților și-a spus și de această dată cuvântul, ei reușind să aterizeze într-un loc sigur, în pofida condițiilor de teren foarte grele.

După scoaterea celor doi răniți din autovehicul și acordarea primului ajutor, personalul medical de intervenție și oamenii aflați într-o stare gravă au fost transportați în regim de urgență la Spitalul Municipal Târgu Mureș cu elicopterul militar, la bordul căruia au fost întreprinse tot timpul măsuri de menținere a organelor vitale în stare de funcționare.**(P.B.)**

Masă rotundă cu tema Ecologie și Artă

TALENTUL NU AȘTEAPTĂ VÂRSTA

Complexul Militar "Cobălcescu" a fost gazda unei mese rotunde cu tema "Ecologie și Artă", organizată de Complexul Preșcolar al Ministerului Apărării Naționale și Filiala București a Organizației "Salvați copiii".

Activitatea a început cu o paradă a modei ecologice, costumele fanteziste fiind realizate și prezentate de către un grup de copii de la Grădinița nr. 2 a Ministerului Apărării Naționale.

Proiectul "Ecologie și Artă" este unul din rezultatele colaborării, ce se desfășoară de mai bine de patru ani, între Grădinița nr. 2 a Ministerului Apărării Naționale și Filiala București a Organizației "Salvați copiii". Educația făcută prin acest proiect îmbină, într-un mod fericit, două elemente ce ar trebui să caracterizeze viața cotidiană: **ecologia** și **arta.** Munca în cadrul proiectului a fost, în fapt, un dialog permanent educator–copil, urmat de o joacă... educativă. Rezultatele nu au întârziat să apară. Andreea Nuță, fiica unui cadru militar, și-a dovedit talentul, fiind premiată de juriile a două concursuri internaționale la care au participat mii de copii. Ea a luat Premiul special al juriului la Concursul internațional de desene și picturi "Desenează-mi pacea", desfășurat de UNESCO la Paris, și Premiul al III-lea la concursul organizat de Rețeaua Europeană a Școlilor, la Bruxelles, cu ocazia Săptămânii Verzi, eveniment ce a premiat proiectele ecologice ale comunităților locale din Europa. Andreea a fost premiată, pentru ambele concursuri, la Bruxelles, în cadrul unui eveniment ce a omagiat, totodată, Ziua Copilului și Ziua Internațională a Ecologiei. Obținerea acestor rezultate a fost posibilă prin crearea condițiilor necesare, asigurate prompt de structurile implicate, și datorită experienței în domeniu a doamnei educatoare Selia Pelinaru, care a descoperit și "șlefuit" talentul Andreei.

Colonelul (r) Constantin Trașcă, directorul Complexului Preșcolar al Ministerului Apărării Naționale, despre care am aflat că este salutat militărește de copii, iar el le răspunde... copilărește, ne-a precizat că "este un moment important pentru învățământul preșcolar militar. S-a dovedit că în condițiile asigurării cadrului necesar, copiii pot obține rezultate remarcabile, activitățile desfășurându-se în baza conceptului <<joacă educativă>>".

Căpitan CRISTIAN PREDA

EVACUAREA AEROMEDICALĂ – EXIGENȚE EUROATLANTICE

În Suedia, la Kiruna, s-a desfășurat un seminar internațional pe teme de evacuare medicală. Au participat reprezentanți din 25 de țări din Europa, America de Nord, Asia și Australia. Delegația română a fost formată din colonelul dr. Alexandru Eliad, medicul șef al Statului Major al Forțelor Aeriene, și locotenentul dr. Leonard Lupu, medic de unitate la Baza Aeriană Fetești. La înapoiere, șeful delegației militare române ne-a acordat un scurt interviu.

– Ce probleme au fost abordate, cu preponderență, domnule colonel doctor Eliad?

– Mai întâi, vreau să remarc că seminarul a constituit o bună ocazie de armonizare a procedurilor de evacuare aeromedicală, operațiuni efectuate, după cum se știe atât de către civili, cât și de militari. În majoritatea țărilor, acestea sunt operate în special de civili, competența medicală militară afirmându-se numai în situații de criză, de război, în misiuni și aplicații. De altfel, după cum am constatat, în cele mai multe state evacuarea aeromedicală este o problemă națională. De aici și interesul ce l-a prezentat seminarul, importanța problemelor discutate. În rezumat, acestea au vizat aspecte privind transportul aerian al persoanelor contaminate cu agenți biologici (NBC) sau a celor ce suferă de boli cu grad înalt de infecțiozitate. La fel s-au abordat aspecte legate de decontaminarea mediului înconjurător, precum și a aeronavelor, metode de protecție a piloților de elicoptere ce operează în zone contaminate, implicațiile legislative legate de managementul asigurării serviciilor medicale și al aeronavelor, standarde comune NATO – aviația civilă (comercială) a țărilor partenere și membre ale Alianței, standarde privitoare la ambulanțele aeriene, interoperabilitatea cu structurile civile responsabile pentru evacuarea aeromedicală, concepte de evacuare.

În acest sens au fost expuse diverse experiențe ale participanților din Suedia, Norvegia, Franța, Germania etc.

– Intervenția dumneavoastră în ce a constat?

– Am explicat, și a trezit interes, sistemul MEDEVAC al Forțelor Aeriene ale României care, după cum se cunoaște, dispune de personal paramedical calificat care și-a probat capacitățile în diverse situații, la calamități naturale în Moldova, dar și în aplicații. Totodată, am menționat buna conlucrare de la noi între partea civilă și militară în efectuarea operațiunilor de evacuare medicală.

– Ce obiective a urmărit, de fapt, seminarul?

– A fost, înainte de toate, o informare reciprocă asupra modificărilor survenite în domeniul evacuării aeromedicale; s-a făcut o evaluare a incidenței acesteia asupra companiilor aeriene civile, a consecințelor economice, tehnice și de altă natură pe care le implică reamenajarea aeronavelor comerciale de transport – în manieră MEDEVAC – în caz de criză. Totodată, un obiectiv important l-a reprezentat examinarea și validarea procedurilor de lucru cu Centrul de Coordonare Euro-Atlantic de Lichidare a Urmărilor Dezastrelor (EADRCC) pentru a transforma mijloacele de transport aerian comercial civil, în mijloace de evacuare aeromedicală.

– Vă rugăm să vă referiți și la unele concluzii desprinse.

– Prima și cea mai importantă este aceea că evacuarea aeromedicală constituie, în situații de criză, o problemă națională. Cu tot ce decurge din aceasta. S-a arătat că este necesară stabilirea, de comun acord, între structurile militare și civile care realizează evacuarea aeromedicală, a unui algoritm coerent a etapelor de evacuare și decontaminare biologică, o protecție eficientă a personalului navigant și medical, un management cât mai bun, atât în procurarea echipamentelor medicale de pe aeronave, cât și menținerea acestora în stare perfectă de funcționare, un lucru de mare actualitate și pentru noi.

Activitatea a fost cu atât mai binevenită cu cât s-a pus în mod ferm problema corectitudinii informațiilor furnizate echipei medicale care efectuează misiuni MEDEVAC, formularele care fac obiectul standardizării să fie cunoscute și utilizate cu prioritate de toate națiunile, atât cele membre NATO, cât și cele partenere PfP.

– Rezultatele și concluziile seminarului v-au sugerat și unele propuneri?

– Mai multe. De pildă, participarea la un număr cât mai mare de misiuni de evacuare aeromedicală cu caracter MEDEVAC și SAR, sporirea prezenței personalului medical la cursuri și ședințe de antrenament de evacuare medicală în țară și în centre specializate din statele membre ale Alianței și, nu în ultimul rând, prezentarea doctrinei medicale NATO întregului personal din Forțele Aeriene, factorilor de răspundere civili implicați în asemenea misiuni.

A consemnat
PETRE BÂNĂ

Redacția "CER SENIN"
Șoseaua București-Ploiești, km. 10,5, sector 1, București
Telefon/Fax: 021/231. 53. 82
E-m@il: cersenin@roaf.ro
ISSN 1582-6317. B 222.03; C 1011.00

REDACTOR -ȘEF:
DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;
REDACTOR DE RUBRICĂ:
locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BĂNĂ,
NIC
PR
LE
CO
ANI

TEHNOREDACTARE:
ELENA TOFAN,
LUCIAN TEODORESCU;
OIU